Rok V. - Numer 1. GDYNIA Styczeń 1933 r.

RYBA

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM RYBACTWA MORSKIEGO, POTRZEBOM PRZEMYSŁU I HANDLU RYBNEGO ORAZ PROPAGANDZIE SPOŻYCIA RYB

REDAKCJA I ADMINISTR.: GDYNIA NADBRZEŻNA DOM M. U. R. TELEFON 14-20

ORGAN MORSKIEGO INSTYTUTU RYBACKIEGO

KIEROWNIK PISMA: JÓZEF BOROWIK — REDAKTOR: WANDA KWIECIŃSKA

TREŚĆ ZESZYTU:

Trzeba naprawdę chcieć!

Rocznik piąty „Ryby"... Piąty rok nieustającego wołania. Nawet dziwnem może się wydawać, że pismo o tak krótkiej i mało wymownej nazwie mogło tak długo, nieustająco i głośno wołać. Przez 49 miesięcy swego istnienia...

„Przyspieszyć kroku" żądaliśmy w I-szym roczniku. Potem w 1930 r. wołaliśmy: „więcej ludzi", widząc dysproporcję między ogromem zadań a posiadanemi siłami. Rok później z przekorą twierdziliśmy „więcej wytrwałości" — właśnie wówczas, gdy zarzynano rodzicielkę naszego pisma — Dział Ekonomji i Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy.

Przed miesiącem wreszcie wzywaliśmy „więcej zapału" — patrząc właśnie na list naszego wydawcy — Morskiego Instytutu Rybackiego, który za liczbą 1014/32 z dnia 14-go grudnia 1932 r. powiadamiał: „Należy sądzić, że subwencja nie będzie nadal przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu udzielana, wobec czego wypadnie wydanie „Ryby" przerwać".

Istotnie cóż innego można odpowiedzieć na tak miłą wiadomość? Czyż rybactwo morskie, przemysł przetwórczy, handel rybny nie mogą utrzymać jednego skromnego pisma, któreby było nietylko zbiorem dokumentów, dotyczących rodowodu poczynań rybackich, albo megafonem do rozgłaszania pobudek i ponagleń — ale też księgą zażaleń, którą dla wygody klienta posiada każde szanujące się przedsiębiorstwo?

Czyż w dziedzinie samego życia rybackiego nie należy gdzieś gromadzić materjałów odnośnie potrzeb rybakich, żeby gdy nadejdzie szczęśliwa akcja i możność nietyle pchnięcia spraw rybackich naprzód — ile załatania tej czy owej zbyt dokuczliwej dziury — byłoby wiadomo jak do tak zbawczej operacji przystąpić.

Zresztą dzisiaj koło spraw rybactwa morskiego chodzą, krzątają się i karmią setki ludzi, których interesy nie są zawsze i we wszystkiem zgodne — a którzy jednak muszą mieć co do rzeczy najważniejszych jedno zdanie, jedno dążenie i działać zgranie. Jakże tego dopiąć w dzisiejszych czasach, jeżeli nie przez wymianę zdań w swojem własnem piśmie?

Nie jesteśmy tak zaślepieni, ani też zasłuchani w swoje własne wołanie, żeby nie zdawać sobie sprawy, że udział naszego pisma w kształtowaniu stosunków jest dosyć nikły i że to co piszemy — tylko przez bardzo małą ilość osób jest brane na serjo i do czegoś się przydaje.

Ale orkiestra idąca na przedzie oddziału wojskowego nie bierze też udziału bezpośredniego w ostatecznych rozgrywkach, ani tem bardziej grający pobudkę i sygnały nie decyduje jeszcze o wykonaniu ruchów przez niego zwiastowanych.

Są zjawiska uzyskujące swój wpływ dopiero po dłuższem oddziaływaniu, których dokładność może być oceniona przy spoglądaniu z dalekiej perspektywy.

Z korespondencji, którą otrzymujemy — przekonywujemy się, że nasze uporczywe nawoływania, nie zważając nawet na takie odosobnienie i małą doniosłość — docierają do dalekich zakątków i powodują zupełnie niespodziewane zajęcie się sprawą nas obchodzącą. Obserwujemy wyraźnie wzrost zainteresowania wśród szeregu nowych osób — i to zupełnie praktyczne — kwestją przemysłu i handlu rybnego, sprawą połowów śledzi i t. p. Jeżeli drogie naszemu sercu jest to wzrastające grono „wiernych" — to jakże wielką radość sprawić musi nawrócenie przytem niektórych „niewiernych". Właśnie rozpoczynamy druk artykułów p. Kaz. Czerkawskiego p. t. „Przenosimy się do Gdyni". Objawieniem, które skierowało tego „marnotrawnego syna" do właściwego warsztatu pracy jest stworzenie w Gdyni chłodni i hali rybnej, instytucji stojącej na poziomie wymagań pierwszorzędnych portów rybackich.

Żeby ułatwić zorjentowanie, jak szerokie możliwości otwierają się dla wszystkich w związku z uruchomieniem tego warsztatu, dajemy w formie dodatku do styczniowego i lutowego zeszytu „Ryby" obszerny, bogato ilustrowany, techniczny opis Chłodni i Hali pióra inż. Dadleza.

Jakże bardzo potrzebny jest dopływ na tym terenie ludzi praktycznych, którzyby, opierając się o dotychczasowe urządzenia, potrafili skierować na Gdynię cały handel śledziem świeżym i świeżą rybą morską oraz część obrotów śledziem solonym.

Jako że miesiąc obecny jest 50-ym — a więc poniekąd „jubileuszowym" miesiącem naszego istnienia — słusznie należało zajrzeć do numeru próbnego, wydanego w grudniu 1928 r. i niby, zamykając jeden cykl, stamtąd wziąć wskazania na przyszłość.

Zastanowiło nas samych, gdy na pierwszem miejscu znaleźliśmy tam — tak bliskie do naszego dzisiejszego usposobienia — słowa b. Premjera prof. Wł. Grabskiego, przytoczone jako motto w naszym pierwszym artykule w „Rybie":

> *„Co trzeba zrobić, ażeby dokonać rzeczy podstawowych i wielkich, a nam tak niezbędnych? — Jest na to jeden odwieczny i prosty sposób: naprawdę tego chcieć".*

Tak rzeczywiście — musimy naprawdę chcieć, aby „Ryba" stała się „samowystarczającem pismem" tego środowiska osób, przedsiębiorstw i instytucyj — które łączy jedna myśl — rozwój polskiego rybactwa morskiego.

JÓZEF BOROWIK.

Chłodnictwo

Wanda Kwiecińska.

Metody mrożenia ryb.

Z pośród licznych sposobów konserwowania ryby przez czas dłuższy, zamrażanie jest bezsprzecznie najdoskonalszym, ponieważ jedynie ten zabieg zapewnia produktowi nietylko pierwotny wygląd, kształt i konsystencję, ale i zachowuje jego smak naturalny. Bez względu zatem na zalety innych środków konserwujących, jak solenie, wędzenie, suszenie, preparowanie w occie czy oliwie, jedynym sposobem dla przechowywania ryby przez czas dłuższy w stanie niezmienionym, pozostanie mrożenie.

Zamrażanie ryby uzyskuje się przez stosowanie sztucznego zimna, gdyż tylko wtedy mamy do dyspozycji odpowiednio niskie temperatury, a sposób ten, jakkolwiek dość kosztowny ze względu na drogie urządzenia instalacyjne, zawsze się opłaca, ponieważ jest najszybszym i wymaga najmniej rąk roboczych. To też w zastosowaniu do przemysłu rybnego, chłodnictwo ma ogromne widoki rozwoju, bowiem nie można sobie wyobrazić nawet racjonalnie zorganizowanych połowów i następnie zbytu ryb, bez gęstej sieci chłodni w kraju, za pośrednictwem których ryba mogłaby dotrzeć do najdalszych zakątków.

W związku z rozwojem chłodnictwa, badania nad udoskonaleniem metod mrożenia,

zwłaszcza w odniesieniu do ryb, stanowią oddawna przedmiot studjów specjalistów na obu półkulach. Wynikiem tych badań jest istniejący obecnie cały szereg metod mrożenia ryb, których opis podajemy poniżej.

Mrożenie ryb zaczęto stosować mniej więcej w tym samym czasie co mięsa i odbywało się przez chłodzenie w zimnem powietrzu, przyczem ryby były układane na specjalnych ramach, lub wieszane. Temperatura powietrza wynosiła w komorach — 15 do — 25° C. System ten stosuje się jeszcze częściowo i dzisiaj, jakkolwiek posiada on tę główną wadę, że zimno z powietrza do tkanek przenika bardzo wolno, przez co wytwarzają się w komórkach duże kryształy lodu i niszczą tkanki, tak że po odtajaniu jakość ryby jest znacznie gorszą. Poza tem przy tym systemie następuje przy powolnem zamrażaniu wyparowywanie wody z ryby i przez to znaczna strata na wadze, oraz zmiana barwy tkanek. Ponieważ wymienione braki nie dopuszczały do stosowania systemu mrożenia ryby w powietrzu, zwłaszcza o ile rozchodziło się o droższe gatunki ryb, poszukiwano innej metody usuwającej te braki. Zaczęto zatem stosować zamrażanie ryby w solance, przez co uzyskano znaczne przyśpieszenie procesu zamrażania, a dalsze badania doprowadziły do wynalezienia solanki o takiej koncentracji, że sól z niej nie przenika do ryby, przez co ryba nie traci swego smaku. Dzisiejsze nowoczesne metody polegają prawie wyłącznie na bezpośredniem zetknięciu się mrożonych ryb z zimną solanką.

Z metod chłodzenia bezpośrednich wymienię przedewszystkiem metodę Dahl-Kjorstad'a, która jest bezwzględnie najprostszą. Przy metodzie tej układa się wymyte ryby w skrzyniach o wadze 25 do 50 kg. netto. Skrzynie te są zbite z listewek wobec czego po zanurzeniu w solance może ona swobodnie przepływać przez skrzynie. Skrzynie zostają zanurzone w zbiorniku, którego konstrukcje są najróżnorodniejsze (najczęściej stosuje się te zbiorniki w kształcie koryta drewnianego, przez które przepływa pędzona odpowiednią pompą solanka). Temperatura solanki wynosi — 20 do — 25°C. Tę niską temperaturę uzyskuje się przez mieszanie lodu sztucznego lub naturalnego z odpowiednią ilością soli kuchennej z przymieszką jeszcze pewnych innych soli. Czas mrożenia jest zależny od wielkości ryb mrożonych i wynosi od 1 godziny do 4 godzin. Po zamrożeniu ryby wyjmuje się ze skrzyń i płócze wodą, która na powierzchni ryby tworzy glazurę chroniącą skórę. Na okrętach, gdzie czasem stosuje się ten system, ryb się nie przemraża ze względu na koszt, a tylko tak mrozi, aby powierzchnia ich (zewnętrzne włókna) stała się twardą. W tym wypadku koszt mrożenia (na okrętach) 1 tony ryby (1000 kg) według obliczeń przeprowadzonych na jednym ze statków francuskich wynosi:

lód:	450 kg	à 100 Fr.	= 45,00 Fr.
sól:	90 kg	à 250 Fr.	= 22,50 Fr.
	razem		67,50 Fr.

zatem koszt własny mrożenia 100 kg nie przekracza 6,75 Fr. Metoda ta pozwala na przechowywanie tych częściowo zamrożonych ryb przez przeciąg czasu do 2 miesięcy, oczywiście w odpowiednio zimnych pomieszczeniach (na okrętach temperatura w składzie chłodzonym lodem wynosi ok. 0° C.)

Odmiennym od pierwszego jest system Ottesen'a, rozpowszechniony zwłaszcza w Danji i krajach skandynawskich. System ten polega na mrożeniu ryb w solance o temperaturze i koncentracji tak dobranych, że w danej temperaturze zaczynają się wydzielać kryształy lodu, przez co uzyskuje się wyrównanie ciśnienia osmotycznego w komórkach i kryształy lodu nie mogą wydzielać się nazewnątrz tkanek. Do solanki dodaje się ostatnio 5 do 10% gliceryny, przez co otrzymuje się jeszcze lepsze rezultaty mrożenia (mniejsze uszkadzanie komórek). Solankę dla mrożenia chłodzi się w osobnych generatorach zapo-

mocą urządzenia chłodniczego. Sam aparat składa się z bębna obracającego się o ścianach sitowych (z siatki), do którego wkłada się poprzednio obmyte ryby, a który obraca się w zbiorniku wypełnionym częściowo solanką. Czas mrożenia ryb tą metodą wynosi do 3½ godzin. Temperatura stosowanej tu solanki waha się od — 20 do — 22° C.

Istnieje cały szereg urządzeń podobnych do opisanego tutaj systemu Ottesen'a, polegających na tej samej zasadzie, a posiadających tylko nieco inne rozwiązania techniczne, n. p. zamiast zanurzania w solance, bęben obraca się w strumieniach solanki, które wypływają z dysz umieszczonych w ścianach zbiornika zewnętrznego i t. p. (Metoda Piqué, S. A. C. I. P i t. d.).

„Société Anonyme de Poisson" stosuje dla zamrażania ryb metodę nieco inną, a mianowicie ryby dla mrożenia zostają zawieszone na łańcuch i następnie przeprowadzane przez przewód, w którym mrożą się przez spryskiwanie zimną solanką. Czas przeprowadzania ryby przez kanał mroźni jest tak dobrany, aby ryba wychodząc była zupełnie zamrożona. Za kanałem są ustawione prysznice z wodą słodką dla glazurowania ryb, t. zn. dla pokrycia ich warstewką lodu. Urządzenia te są stosowane również na statkach francuskich i okazały się w praktyce odpowiedniemi.

Ostatnio stosowanym jest system zamrażania Zarotschenzeff'a polegający na mrożeniu produktów w komorze mroźni wypełnionej bardzo drobno rozpyloną solanką, przez co uzyskuje się znaczne zmniejszenie czasu chłodzenia w porównaniu do metody mrożenia w powietrzu. Przy tym systemie zamrażania stosuje się temperatury od — 7 do — 25° C. Na podobnej zasadzie polega metoda mrożenia Sterilex'a, przy której zamraża się produkty przez opryskiwanie towaru w odpowiednio zbudowanej komorze pyłem solanki, a po wytworzeniu się na powierzchni towaru warstwy zamrożonej, stosuje się bardzo obfite zraszanie. Podział zamrażania na te dwa etapy ma na celu zachowanie śluzu na powierzchni ryby, który zostałby odrazu zmyty przy silnem zlewaniu ryby roztworem.

Podany tutaj przegląd najczęściej dzisiaj stosowanych metod mrożenia ryb nie wyczerpuje zupełnie tego tematu. Istnieje jeszcze cały szereg urządzeń dla chłodzenia pośredniego (t. zn. takiego, przy którem solanka nie styka się z chłodzonym towarem), metod tych jednak, jako zupełnie specjalnych, nie będziemy tutaj opisywać.

Z ilości choćby tych kilku podanych metod łatwo zorjentować się, jak doniosłe ma znaczenie chłodnictwo przy przechowywaniu, względnie mrożeniu ryb.

Opłaty za użycie chłodu.

W Nr. 131 „Gazety Handlowej" w notatce zatytułowanej „Koszty korzystania z urządzeń chłodniczych w Polsce" znajdujemy krótki przegląd istniejących chłodni na terenie ważniejszych miast polskich. Według danych Komitetu Chłodnictwa, czynne instalacje chłodnicze w przemyśle mięsnym w ilości 120 w całem państwie, mają sprawność ca 8.275.000 frig. — godz. Z tego jednak niespełna 2.000.000 przypada na województwa centralne i kresy. Reszta pracuje na terenie woj. zachodnich ze Śląskiem oraz woj. południowych, a ściśle woj. krakowskiego i lwowskiego, bowiem woj. stanisławowskie i tarnopolskie są bardzo ubogie pod względem wyposażenia w chłodnie.

Opłaty pobierane przez poszczególne chłodnie wynoszą: w W a r s z a w i e kabina w chłodni w rzeźni miejskiej kosztuje latem 100 zł. miesięcznie. Maleńka jednak pojemność chłodni (400 m. kw.) nie pozwala na traktowanie tej cyfry jako przeciętnego kosztu, gdyż w wypadkach korzystania z nielicznych instalacyj poza rzeźnią, kwota ta jest prawie dwukrotnie wyższą. Ł ó d ź pobiera za przechowanie mięsa w okresie letnim 4 gr. od kg dziennie. W P o z n a n i u koszt korzystania z 1 m. kw. powierzchni chłodni wynosi rocznie 72 zł. K a t o w i c e biorą za 1 m. kw. powierzchni 70 zł. rocznie. K r a k ó w pobiera za 1 m. kw. chłodni 150 zł. rocznie, oraz 70 zł. rocznie za 1 m. kw. powierzchni solarki. We L w o w i e 1 m. kw. powierzchni kosztuje 120 zł. rocznie.

Z przytoczonych wyżej cyfr wynika, że korzystanie z urządzeń chłodniczych jest w Polsce naogół tanie, bez względu na to, że, jak dotychczas, znikoma tylko ilość miast posiada odpowiednie instalacje.

Handel rybny

Feliks May.

Taryfy kolejowe.

W Nr. 269 „Codziennej Gazety Handlowej" znajdujemy dłuższy artykuł p. t.: „Problem taryf kolejowych", w którym autor omawia wysuwany coraz częściej i silniej ze strony sfer gospodarczych postulat obniżenia obecnie obowiązujących taryf kolejowych. Koszty przewozu bowiem, będące ważnym składnikiem w ogólnych kosztach produkcji, nadmiernie obciążają tak producenta, jak i konsumenta. To też obniżenie taryf mogłoby sku-

tecznie przyczynić się do potanienia szeregu artykułów, a więc wzmóc konsumcję i wewnetrzny obrót handlowy.

W cytowanym artykule autor powołuje się na przemówienie prezesa A. Wierzbickiego, który w uzasadnieniu programu gospodarczego Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, poświęcił cały ustęp taryfom kolejowym, dowodząc, że konieczność obniżenia taryf wynika ze zbyt wielkiej rozpiętości, jaka powstała między kosztami przewozu a wartością przewożonych ładunków. Istotnie, obecne taryfy kolejowe, obowiązujące od 1 października 1929 r., dostosowane były do zgoła odmiennych warunków ekonomicznych, powstały w okresie ożywionej konjunktury gospodarczej, a za podstawę kalkulacji miały zupełnie inny niż dzisiaj wskaźnik cen. Oczywiście, że mówiąc o konieczności obniżenia taryf, nie należy brać pod uwagę proporcjonalnej do ogólnego potanienia towarów obniżki, która w stosunku do niektórych artykułów musiałaby dojść do 70%. Tego nie wytrzymałby żaden budżet kolejowy. Może więc być jedynie mowa o zmianie obecnych taryf kolejowych w sposób oględny i racjonalny na podstawie zgodnego porozumienia sfer gospodarczych z Ministerstwem Komunikacji, umożliwiającej zbyt wyprodukowanych towarów bez katastrofalnego podcinania dochodowości kolei *).

W wypadkach nas interesujących, t. zn. w przewozie ryb, służyć mogą przykładem niemieckie taryfy kolejowe, które zarówno w obrocie wewnętrznym jak i zewnętrznym zawierają specjalne ulgi, zwłaszcza dla przesyłek śledzi solonych, świeżych i mrożonych, przytem dwa ostatnie rodzaje korzystają przy wagonowych ładunkach z normalnej klasy D, D 10 i D 5. Powyższe stawki przewozowe są dużo niższe od taryfy przewidzianej dla innych ryb morskich (świeżych, wędzonych i marynowanych), do których stosuje się klasa B, B 10 i B 5. Różnica wynosi od 23 do 30% na korzyść klasy D, D 10 i D 5. Niemieckie przepisy taryfowe dopuszczają poza tem bezpłatny przewóz lodu, jako ochronę towaru, w stosunku 20% wagi ładunku brutto.

Dla zilustrowania wysokości stawek kolejowych w przewozie świeżych śledzi i breitlingów z Altony do kilku miejscowości polskich, podajemy poniżej tabelę zawierającą obok taryfy do dnia 30. 9. 32 i nowoobowiązującą z dniem 1 października 1932 r.

Zestawienie niemieckich stawek przewozowych dla śledzi świeżych w zagranicznych ładunkach wagonowych pośpiesznych.

Do	A z ważnością do 30. IX. 1932 r.					B z ważnością od 1. X. 1932 r.			
	Odległość w km.	Stawki za 100 kg w fenigach niem.			Rodzaj taryfy	Stawki za 100 kg w fenigach niem.			Rodzaj taryfy
		V.	X.	XV.		V.	X.	XV	
Gdańska via Gr. Boschpol	737	340	303	284	S. D. 5, p. 65	298	287	272	A. T. 80 b.
Gdańska via Firschau	761	292	283	272	S. D. 5	268	260	250	A. T. 80 b.
Chorzowa via Beuthen	793	293	279	266	A. T. 4 niem.-polsko-górnośląska	293	279	266	A. T. 4 niem.-polsko-górnośląska
Dziedzic	845	299	286	272	„	299	286	272	„

W przewozach z portów na rynki wewnętrzne Rzeszy korzystają śledzie świeże i mrożone oraz breitlingi z wyjątkowej taryfy 8 i to zarówno przy przesyłkach drobnicowych jak i wagonowych. Stawki te jednak stosowane są jedynie przy określonych odległościach, mianowicie:

przy nadaniu przesyłki drobnicowej . . . . . od 210 km
„ korzystaniu z klasy V. . . . . „ 324 „
„ „ „ X . . . . „ 347 „
„ „ „ XV. . . . . „ 377 „

O ile odległości są mniejsze od wyżej wymienionych, stawki w klasach normalnych wypadają taniej niż przy wyjątkowej taryfie 8.

W przewozach zagranicznych przez suche granice korzystają śledzie świeże, mrożone i lekko solone z portowej taryfy przewozowej S. D. 4 dla Austrji, S. D. 5 dla Polski i taryfy 8 dla Czechosłowacji. Te wyjątkowe taryfy tranzytowe odnoszą się jedynie do towarów z poza Niemiec, przewożonych przez terytorjum niemieckie. Jednakowoż taryfa S. D. 5 w punkcie 65 oraz taryfa S. D. 4 w punkcie 81 przewidywały doniedawna te same stawki ulgowe i dla śledzi świeżych, dostarczanych do portów niemieckich bezpośrednio z miejsca połowu.

*) Przy tej okazji pragniemy zakomunikować, że w polskich taryfach kolejowych wprowadzono na skutek starań władz rybackich szereg poważnych ułatwień dla transportów ryb morskich. W szczególności w okresie przedświątecznym drogą telegraficzną zarządzono zastosowanie do pośpiesznych przesyłek taryfę drobnicową.

Obecnie, w związku z wygaśnięciem z dn. 1 sierpnia 1932 r. czechosłowackiej taryfy 8 i skreśleniem punktów 65 i 81 w taryfach austrjackiej i polskiej, ukazała się w jesieni z ważnością od 1 października nowa niemiecka taryfa wyjątkowa 80 b dla śledzi i breitlingów świeżych i lekko solonych, które kierują się z miejscowości wybrzeża przez granice lądowe do krajów obcych. Stawki te przewidują ładunki wagonowe zwyczajne i pośpieszne przy bezpośrednim przeładunku ze statku do wagonu. Co się tyczy przesyłek drobnicowych, to te korzystają z osobnej taryfy ulgowej 39 a.

Wyjątkowa taryfa 80 b odnosi się do przesyłek z Altony, Bremerhaven, Wesermuende, Cuxhaven, Hamburga, Lubeki, Niendorfu, Schlutup, Sassnitz, Szczecina, Stralsundu, Travemuende i Warnemuende, przekraczających granice niemiecko-polską, niemiecko-czechosłowacką i niemiecko - austrjacką. Rzecz oczywista, że mamy tu do czynienia z konkurencyjną taryfą w stosunku do portów i kolei zagranicznych. Jeżeli zaś chodzi o stawki przewozowe niemiecko - polsko - górnośląskie dla śledzi świeżych, zawarte w taryfie wyjątkowej 4, to sa one jeszcze niższe od stawek taryfy 80 b. Te najdalej idące ulgi, poczynione przez koleje niemieckie, mają wyraźnie na celu forsowanie importu śledzi świeżych do naszych przetwórni drogą lądową z pominięciem Gdyni.

Śledź islandzki.

W Nr. 269 „Codziennej Gazety Handlowej" ukazała się notatka p. t. „Import śledzi a Gdynia" następującej treści: We wrześniu b. r. przybił do Gdyni okręt „Fanoe", wiozący z Islandji transport śledzi, które na rynek polski miały przedostać się tą drogą po raz pierwszy Droga ta zasadniczo była bardzo niedogodna, gdyż w Gdyni brakło hali przyjęcia większego transportu śledzi solonych, jak również w całym porcie nie znalezionoby wtedy niezbędnych do otwierania beczek narzędzi. Obok tego istniały jeszcze inne trudności techniczne, gdyż w Gdyni nie było ani jednego robotnika, któryby umiał przeładowywać beczki z okrętu do chłodni, brak było fachowca, któryby umiał oceniać rozmaite gatunki, przepakowywać śledzie z jednej beczki do drugiej i t. d. Pomimo tych niesprzyjających warunków śledzie dla Polski przybyły via Gdynia. Sprowadził je kupiec, który o tych wszystkich niedogodnościach doskonale wiedział, lecz ufał, że przezwycięży je i — udało mu się to w zupełności. Jednak, chcąc rozwinąć nasz import śledzi przez Gdynię, należałoby albo rozszerzyć objętość przechowawczą Chłodni, teraz bardzo małą (do 2.000 beczek), albo wybudować specjalne odpowiednio wielkie hale śledziowe.

Postulat ten jest z tego względu ważny, że uwzględnienie jego pozwoliłoby kupiectwu na uniezależnienie się od kupców zagranicznych, którzy dyktowali dowolne warunki tranzakcji, wpychając towar, o którym nieraz możnaby dużo powiedzieć, a który kupiec musiał przyjąć bez szemrania gdyż inaczej grożono mu „czarną listą". Uzdrowienie panujących w tej branży stosunków może przynieść tylko ułatwienie importu przez Gdynię.

Jak dotychczas składy w Gdyni działają na podstawie ustaw, które wprawdzie ciągle się doskonalą, jednakże już w porównaniu z najbliższym Gdańskiem są archaizmem. Podczas gdy w Gdańsku kupiec w każdej chwili może bez żadnych specjalnych utrudnień sprawdzić swój towar, zareprezentować go reflektantom i odbiorcom i t. d., w Gdyni po złożeniu towaru do składów hali i chłodni rybnej urzędujący celnik składy zamyka i plombuje, a na sprawdzenie towaru trzeba się starać o specjalne pozwolenie i czekać nieraz kilka godzin (czasem 1 — 2 dni). Pożądane jest również, aby wszelkie czynności w Urzędzie Celnym, związane z ekspedycją towaru, można było załatwić tak szybko, aby już w godzinę po telefonicznem zamówieniu np. z Warszawy, każdej wielkości transport mógł być gotowy do drogi wgłąb Polski.

Również paląca jest sprawa przyznania składom „Hali i Chłodni Rybnej" — prawa składu wolnocłowego. Dla handlu śledziami solonemi i dla rozwoju zaczętego importu śledzi ma to bardzo wielkie znaczenie, gdyż wtedy towar mógłby przebywać na składzie bez oclenia i bez żadnych podwyżek pół roku i dłużej. W ten sposób zostałyby wyrównane warunki pracy importerów polskich z takiemiż importerów gdańskich. Uwzględnienie tego postulatu jest niemniej ważne, jak rozszerzenie składu, a nawet ważniejsze, gdyż dzięki uwzględnieniu go zmniejszyłyby się wybitnie koszty ponoszone przez importera. Związane to jest z tem że Urząd Celny domaga się oclenia towaru najdalej w przeciągu dni 30 po złożeniu do składu. Po upływie tego czasu pobierany jest 10 proc. dodatek od sumy należnego cła i doliczany do pobranych uprzednio 10 proc. normalnych kosztów manipulacyjnych, czyli że w wypadku nieoclenia towaru w przeciągu miesiąca importer obowiązany jest wpłacić jeszcze 10 proc. dopłaty, która w ten sposób wzrasta do 20 proc. Jest to zupełnie niezrozumiałe i żadnemi poważniejszemi względami niemotywowane, a zato bardzo szkodliwe, bo hamuje rozwój importu przez Gdynię. Bolaczki powyższe są bardzo dotkliwe i koniecznie należałoby je usunąć, gdyż istnienie ich czyni import przez Gdynię bardziej kosztownym i połączonym z trudnościami.

Sprawę tę, chociaż bardzo bolesną uważaliśmy za stosowne poruszyć, gdyż wydobycie na jaw tych usterek przyczyni się być może do ich wcześniejszego wyeliminowania i zapewni przez to Gdyni jeszcze pomyślniejszy rozwój.

Dodatek do Nr. 1 „Ryby", roczn. V.

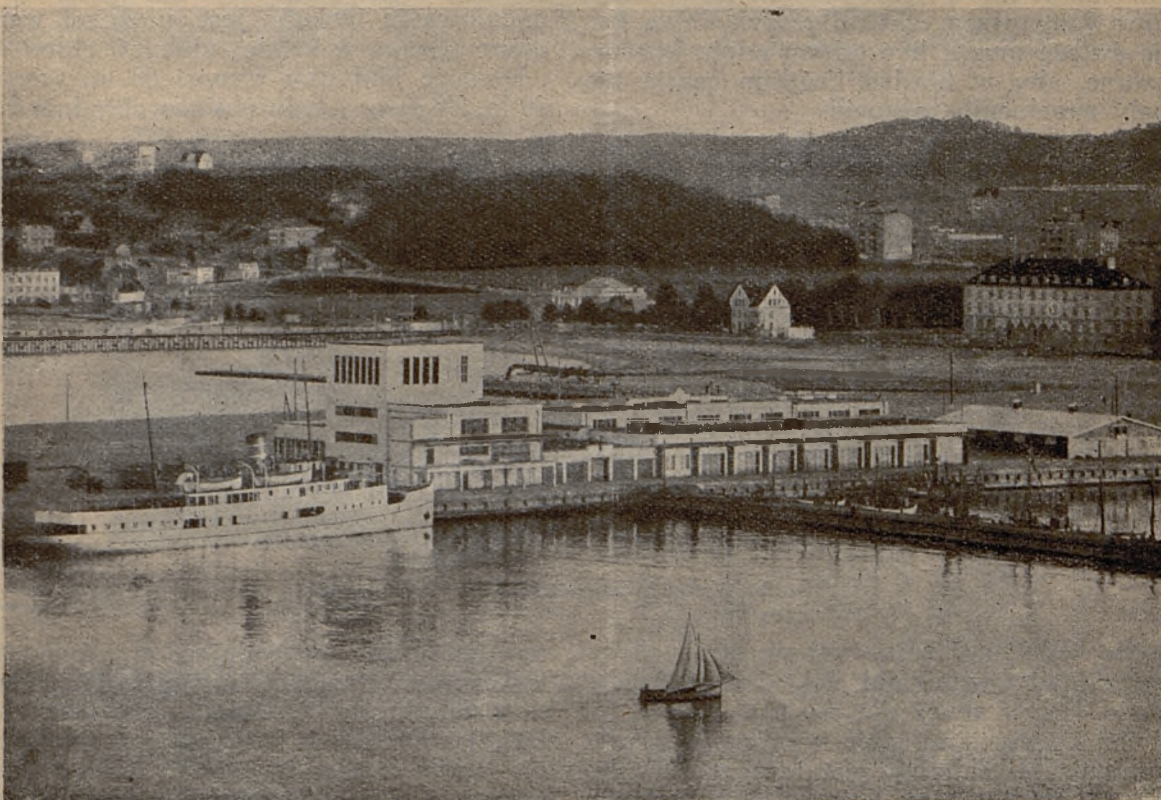
Inż. Józef Dadlez.

Chłodnia i Hala Ryb w Gdyni.

1. Ogólny opis budynku.

Polska dla samego położenia geograficznego stanowi wybitnie kraj śródziemny. Wybrzeże nasze jest bardzo małe i jasnem jest, że w związku z tem, zagadnienia morskiego rybołówstwa stanowią dla większości zupełnie obcą dziedzinę. A jednak wybrzeże nasze stanowi jeden z najważniejszych czynników naszej niezależności państwowej i wiającego rozwój przemysłu rybnego wewnątrz kraju, a port Gdański, wrogo względem nas usposobiony, nietylko że nie przyczyniał się do rozwoju naszego rybactwa morskiego, ale przeciwnie nawet rozwój jego hamował.

W zrozumieniu interesów naszych rybaków, wystąpiło Ministerstwo Przemysłu i



Ryc. 1. Ogólny widok Hali Rybnej z portem rybackim.

jest jedynem oknem naszego kraju na świat. To też od lat prowadzoną akcję nad rozwojem tego wybrzeża, budowę portu w Gdyni i portu rybackiego w Wielkiej Wsi — należy uważać za zdrowy objaw zrozumienia doniosłości kwestii morskiej, dla której nie szkoda żadnych, choćby najcięższych ofiar.

Zagadnienie naszego wybrzeża wiąże się ściśle z kwestją rybactwa i od lat dąży się do tego, aby rybactwo nasze mogło się jak najkorzystniej rozwijać. Rybactwo jednak musi się oprzeć na odpowiednio zorganizowanym przemyśle i handlu rybnym. Doniedawna nie posiadaliśmy na całem naszem wybrzeżu ani jednego składu ryb, umożliHandlu z projektem budowy składów i chłodni ryb w Gdyni. Budowa t. zw. Hali Rybnej w Gdyni była podyktowana dwoma zasadniczemi czynnikami, a to kwestją poparcia rybactwa naszego na wybrzeżu oraz sprawą importu ryb morskich przez własny port.

Co do pierwszego czynnika to zaznaczyć należy, że morskie rybołówstwo nasze jest bardzo skromne. Na naszem wybrzeżu poławia się gatunki ryb tanich i w niewielkich ilościach. Głównym owocem połowów są szproty, śledzie, płastugi oraz dorsze; rzadziej spotyka się łososie, węgorze i węgorzyce. Wielkość połowów jest bardzo różna i waha się znacznie zależnie od bardzo róż-

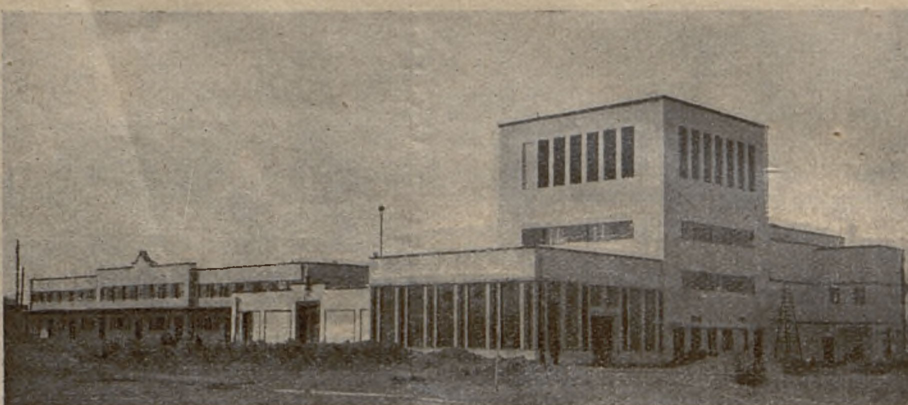
nych czynników, a tem samem i cena ryb waha się zależnie od połowów, dla braku urządzeń umożliwiających przechowywanie ryb podczas obfitych połowów i wyrównania ilości ryb na rynku odpowiednio do zapotrzebowania.

Z ryb importowanych główną pozycję stanowią śledzie (78% ogólnego spożycia ryb u nas). Sprowadza się je w ilości ok. 80.000 ton rocznie o ogólnej wartości ok. 50.000.000 zł. Okres importu śledzi osiąga swe największe nasilenie w miesiącach zimowych (październik—marzec) w czasie największych ich połowów. O ile jednak śledź solony może być względnie łatwo przechowywany przez czas dłuższy, o tyle śledzie świeże muszą być odpowiednio konserwowane, aby w bardzo krótkim czasie nie uległy zupełnemu zepsuciu.

wraz z biurami i ze składami. Część druga przeznaczona jest wyłącznie na parterowe komory Nr. 7 do 17. Część trzecia mieści wreszcie halę maszyn, stację pomp, transformatornię, kotłownię i skład lodu na parterze; fabrykę lodu na I piętrze, mieszkanie personelu na I i II piętrze oraz skraplacz z pompami obiegowemi na III piętrze.

Budynek zbudowany jest z cegły na szkielecie żelbetowym, przyczem grubość ścian wynosi 38 oraz 51 cm. Pomieszczenia chłodnicze izolowane są impregnowanemi płytami korkowemi o grubości 14 cm w ścianach zewnętrznych i 7 cm w wewnętrznych, przyczem dla zmniejszenia strat przez promieniowanie izolacja jest ułożona warstwą nieprzerwaną w każdej ubikacji chłodniczej.

Długość budynku wynosi 88 m, szerokość 39 m. Ze strony lądu posiada chłodnia 2 ram-



Ryc. 2. Widok budynku Chłodni od strony lądu.

Nie będę tutaj zajmował się szczegółowo wszystkiemi czynnikami dyktującemi konieczność Hali Rybnej dla naszego wybrzeża, ani też korzyściami jakie wypływają z uruchomienia tej chłodni. Jest jasnem, że chłodnia z jednej strony daje oparcie naszemu rybactwu, z drugiej eliminuje ona chłodnie obce, w których z konieczności doniedawna przechowywano ryby, a zyski tam osiągane szły do kieszeni obcych przedsiębiorstw.

Budowę chłodni ryb rozpoczęto w roku 1930, montaż maszyn ukończono z początkiem 1932 r., przyczem pierwszy transport ryb importowanych przyjęto do chłodzenia dn. 25 stycznia 1932 r.

Załączone poniżej plany przedstawiają rzuty budynku chłodni wraz z rozmieszczeniem najważniejszych urządzeń. Budynek dzieli się architektonicznie i odpowiednio do przeznaczenia na trzy części. Część pierwsza mieści w sobie halę licytacyjną, składy i komory chłodnicze Nr. 1 do 6 oraz pomieszczenia biurowe, przeznaczone dla firm większych, wynajmujących — jako komplet — komory

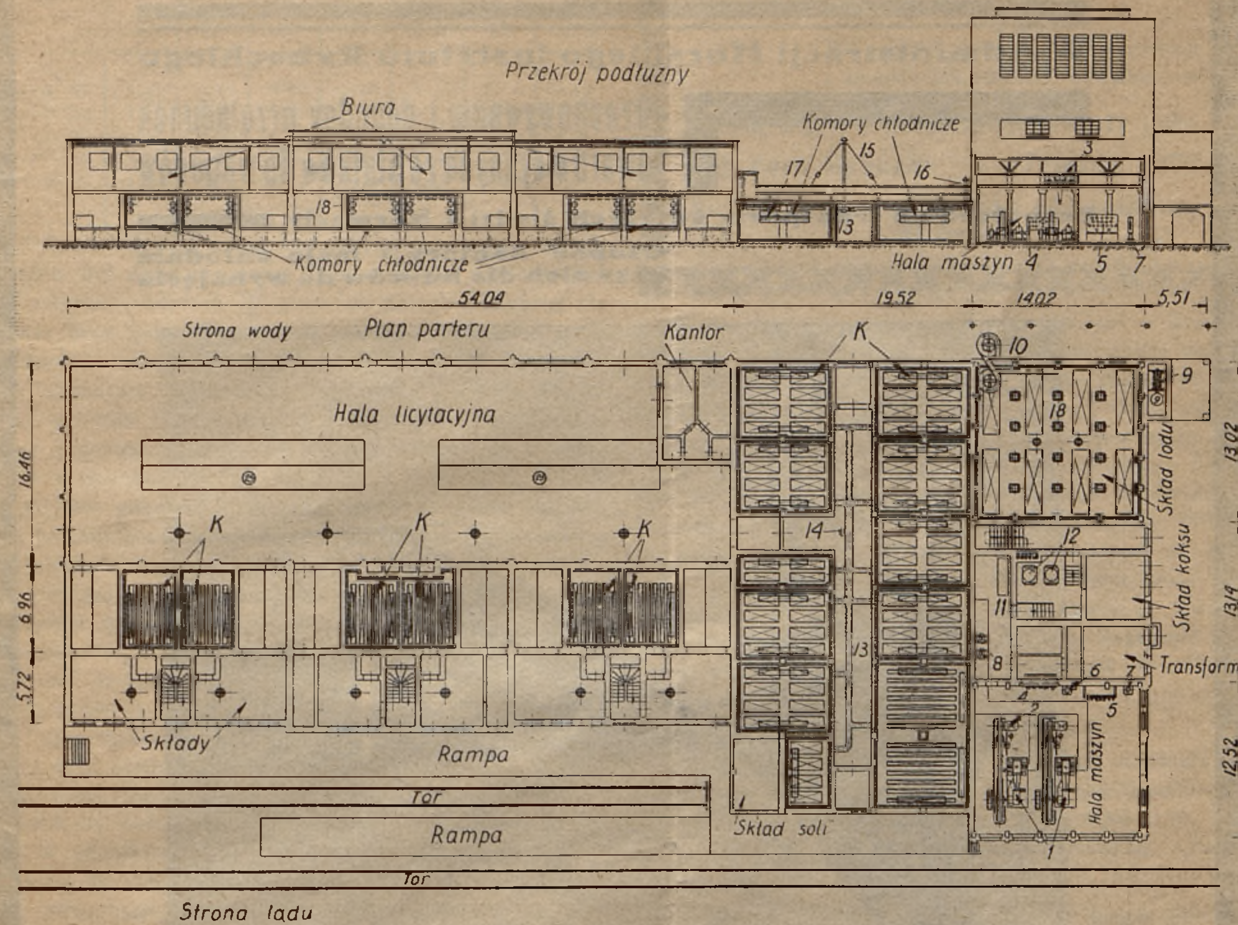
py kolejowe, pozwalające na równoczesne ładowanie 13 wagonów; rampy te połączone są z nabrzeżem zapomocą korytarzy, przebiegających przez budynek i pozwalających na łatwe przeładowywanie towaru bezpośrednio z okrętów na wagony. Budynek chłodni leży w odległości 7 m od nabrzeża.

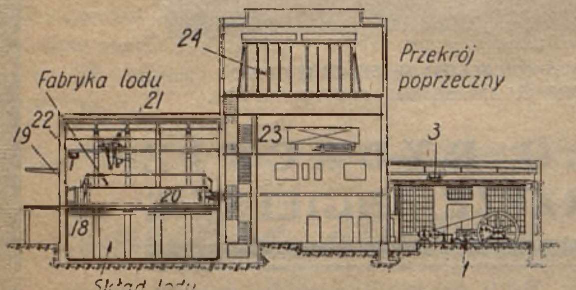
Przeładunek jest przewidziany w ten sposób, że towar zostaje wyładowany z okrętów do hali licytacyjnej, posiadającej 53,5 m długości i 16 m szerokości, gdzie się go sortuje i gdzie odbywa się jego sprzedaż. Stąd towar transportuje się do chłodni, o ile ma być przez pewien czas przechowywany, lub przeładowuje bezpośrednio do wagonów, przy natychmiastowej wysyłce. W razie wyładowywania transportów okrętowych, hala licytacyjna służy do przepakowywania towaru i sortowania go oraz uzupełniania lodu. Hala licytacyjna może być również użyta do przechowywania towarów nie wymagających chłodzenia, jako skład n. p. do śledzi solonych w beczkach i t. p.

Składy i chłodnie (Nr. 1 do 6), znajdujące się obok hali licytacyjnej, są przeznaczone dla większych przedsiębiorstw i są jako całość wraz z przynależnemi biurami odnajmowane.

Chłodnie właściwe (Nr. 7 do 17) służą dla przechowywania transportów ryb i są równoczesnie używane jako chłodnie zbiorowe dla przechowywania ryb z połowów naszych rybaków. Chłodnie te połączone są ze sobą korytarzem umożliwiającym łatwy transport ryb z okrętów do chłodni i stad na rampy do pociagów. Dwie rampy, biegnace wzdłuż budynku od strony lądu, umożliwiają łatwe ładowanie ryb do wagonów. Długość ramp pozwala na równoczesne ładowanie 13 wagonów — chłodni.

Pozostała część budynku obejmuje na parterze halę maszyn, stacie pomp dla wody świeżej, transformatornię, kotłownię dla centralnego ogrzewania, skład koksu, oraz skład lodu chłodzony. Na pierwszem piętrze mieści się fabryka lodu oraz pomieszczenia personelu, tudzież w korytarzu z boku, dochładzacz. Drugie piętro jest przeznaczone wyłącznie na mieszkania, na trzeciem piętrze mieści się skraplacz, pompy obiegowe i osuszacz.





Ryc. 3. Składy i Chłodnia Ryb w Gdyni.
K — komory chłodnicze Nr 1—17; 1 — sprężarki amonjakalne; 2 — silniki elektryczne; 3 — suwnica w hali maszyn; 4 — elektryczna tablica rozdzielcza; 5 — tablica rozdzielcza chłodni; 6 — miernik amonjaku; 7 odpowietrznik; 8 — pompy wodne; 9 — wyciąg dla lodu; 10 — rynna; 11 — zbiornik; 12 — kotły centralnego ogrzewania; 13 — kanał powietrzny; 14 — wentylator; 15 — kominek wentylacyjny tłoczący; 16 — kominek wentylacyjny ssący; 17 — akumulator zimna; 18 — wężownica; 19 — pochylnia; 20 — lodownik; 21 — suwnica w fabryce lodu; 22 — naczynie do napełniania; 23 — dochładzacz; 24 — skraplacz ociekowy.

(Ciąg dalszy w następnym numerze.)

Sprawozdania rynkowe

Ryby morskie.

Detaliczne ceny targowe na ryby morskie w Gdyni (za 1 kg.)

Data	Płastugi	Wątłusze	Śledzie	Szproty	Szczupak	Mielnice	Okoń Płoć
9. 12. 32	1.40	0.60	0,80	0.20	2.—	3.—	1.20
16. 12. 32	1.60	0.60	0,80	0.15	2.40	3.—	1 20
23 12. 32	—	1.—	1.—	0.30	3 —	4.—	2.—
30. 12. 32	1.20	0 80	1.—	0.20	2.40	2.40	1.40
13. 1. 33	1.20	0.80	0.8)	0,20	2.40	2 40	1.—

Gdynia. Handel rybą na wybrzeżu w ciągu całego grudnia był dość ożywiony. Zbyt szprotów nie natrafiał na większe trudności. W pewnych dniach odczuwał się nawet brak ryby. Szczególnie większe wędzarnie mają trudności, z braku surowca, utrzymywać w ciągłym ruchu wędzarnie. Właściciele tych wędzarń skarżą się, że prawie każdy rybak urządził sobie domową wędzarnię, gdzie przerabia swój połów a nie dostarcza go wędzarniom większym.

Rybacy gdyńscy w dalszym ciągu sprzedają połowy za pośrednictwem Spółdzielni Zjednoczenia Rybaków Morskich, która w półtora miesiąca zakupiła od rybaków ok. 275 ton szprotów. Rybacy helscy prawie cały połów sprzedali wędzarniom na półwyspie. Jedynie w końcu miesiąca w okresie świątecznym i poświątecznym wędzarnie zmniejszyły zapotrzebowanie i wskutek tego część połowów wywieziono do Gdańska.

Praca wędzarń w ciągu pierwszych 3-ch tygodni miesiąca była bardzo ożywiona, jedynie w obwodzie puckim pracowano słabo. Ogółem przerobiono w wędzarniach 448 000 kg. ryb, a w tem w obwodzie helskim, 378.000 kg., w gdyńskim — 64.000 kg. i puckim — 6.000 kg.

Ceny na ryby trzymały się do dn. 20-go dość jednolicie, zwyżkując znacznie w tygodniu przedświątecznym. Na okres ten sprowadzono pewną ilość karpi żywych i szczupaków. W specjalnie otworzonym na rynku sklepie, żywe karpie zostały rozsprzedane już w wigilję świąt rano. W kiosku przy chłodni sprzedaż była mniej szczęśliwą.

Biorąc średnio z całego wybrzeża placono w grudniu rybakom następujące ceny za kg. świeżej ryby: szproty 8 gr. wątłusze 30 gr., płastugi 60 gr., śledzie 60 gr., okonie i płotki po 50 gr., węgorze, sieje i szczupaki po 1,60 zł., mielnica 2.80 zł., łosoś 4.60 zł, karpie po 3,50 zł.

W Hali i Chłodni rybnej ruch był ożywiony. Przez halę przeszło 223 500 kg. ryby, w boksach chłodniczych przechowano 2.400 kg. Z całkowitych połowów 497 120 zakupiły wędzarnie, 390.000 kg. rozsprzedano na rynkach wybrzeża i zaledwie 72.000 kg. wywieziono do Gdańska, a w tem 62.000 kg. samych szprotów. Zważywszy, że w poprzednim okresie zimowym większość ryb wywożono do Gdańska, możemy stwierdzić że własny handel rybą na wybrzeżu stopniowo rozwija się i zaczyna się normalizować.

Warszawa. W ciągu grudnia płacono w detalu na rynku tutejszym następujące ceny za ryby morskie w kg: certy 2,00—2.50, szproty wędzone 0,90—1,10, węgorz wędzony 9,00—10,00, łosoś 16,00—18.00, dorsze 1.20 zł.

Berlin. Handel rybami morskiemi w drugiej połowie grudnia był mało ożywiony, ceny przeważnie bez zmian. Popyt na droższe gatunki nieznaczny, jakkolwiek cena skarpi i soli w tygodniu przedświątecznym nieco spadła. Świeżego łososia dowieziono niewiele skutkiem czego wzrosło zapotrzebowanie na łososia mrożonego, który pojawił się na rynku w doskonałej jakości. Ceny za 50 kg świeżych ryb w łodzie w markach niem.: witlinki norweskie 15—28, islandzkie 26—30, z Morza Północnego duże 26—40, średnie 20—35; łupacze z Morza Północnego (bez głowy) 15—22; pomuchle bez głowy 7—15, z głową 5—14; wątłusze z Morza Północnego (bez głowy) 20—35, islandzkie (bez głowy) 15—24; gładzice z Morza Północnego duże 30—55, bałtyckie średnie 6—15, małe 6; skarpie z Morza Północnego duże 120—140, sole 150—180.

Altona. W drugiej połowie grudnia wyładowano w tutejszym porcie w ciągu jednego tygodnia 381.580 f. świeżych ryb morskich z połowów 5 parowców. Połowy z Morza Północnego dostarczyły z północnych terenów łowu drobne gatunki ryb konsumcyjnych, z południo-

wych zaś pierwszorzędnej jakości płastugi. Pozostała zdobycz obejmowała przeważnie łupacze i witlinki. Ogólne zapotrzebowanie w czasie świąt na ryby słodkowodne a zwłaszcza na karpie działało hamująco na zbyt ryb morskich i wywarło deprymujący wpływ na ceny. Ogólny obrót w porcie przedstawiał się następująco: sprzedano z licytacji 835.380 f, z wolnej ręki 2.728.100 f., razem 3.563.480 f.

Wesermünde. Dowóz świeżych ryb morskich do tutejszego portu obejmował w tygodniu sprawozdawczym w drugiej połowie grudnia 5.429.000 f. jako łączny ładunek 49 parowców, trzymając się na poziomie z ubiegłego okresu sprawozdawczego. Ceny początkowo zniżkowały, poczem wykazały w końcu tygodnia tendencję mocniejszą. Cena licytacyjna w tym okresie wynosiła przeciętnie w fen. niem. za 1 f: wątłusze 4—8¾, witlinki 7¾—23, łupacze 5—5¼ zależnie od stanu i wielkości

Śledzie świeże.

Warszawa. Zapowiedziane w pierwszych dniach stycznia mrożone śledzie norweskie, nadeszły w dniu 11 stycznia. Detaliczna ich cena ma kształtować się poniżej 1 zł. za 1 kg.

Berlin. Cena świeżych śledzi, która dotychczas trzymała się mocno, uległa w drugiej połowie grudnia lekkiej zniżce w związku z obfitym dowozem belgijskiego towaru. Według notowań centralnej hali w Berlinie, cena w hurcie za 50 kg śledzi świeżych w lodzie wynosiła w tym okresie: szwedzkie 10—14, angielskie 14 marek.

Altona. W drugiej połowie grudnia dowóz świeżych śledzi do tutejszego portu wynosił w jednym tygodniu 2.504.500 f. towaru angielskiego i 222.000 f. śledzi norweskich. Ceny wykazywały tendencję zniżkową.

Wesermünde. W ciągu jednego tygodnia w drugiej połowie grudnia dowieziono do tutejszego portu 532.000 f. śledzi angielskich, które zostały całkowicie sprzedane z wolnej ręki.

Śledzie solone.

Szczecin. Dowóz śledzi solonych obejmował w drugiej połowie grudnia w ciągu jednego tygodnia następujące ilości śledzi solonych w beczkach: 3959 całych i 2178 połówek szkockich, 1301 całych i 32 połówek norweskich oraz 900 całych niemieckich. Obrót przedświąteczny był niewielki, większych tranzakcyj nie notowano, ceny pozostawały bez zmian. Przeciętne notowania hurtowe w przywozie tranzytowym loco Szczecin w markach niem. wynosiły za beczkę: szkockie Crownmatfulls 34—36, Crownmediums 31—32 Matfulls 32—37, Matties 31—34, Yarmuth-Lowestoft Fulls 37—39, Matfulls 31—33, Matties 29—31, Small Matties 29—31.

Ryby słodkowodne.

Warszawa. Dowóz ryb słodkowodnych na tutejszy rynek wzmógł się w związku ze zbliżającemi się świętami Bożego Narodzenia. Zapotrzebowanie ryb w tygodniu przedświątecznym było duże, jednakże cen wyższych od przeciętnych miesiąca w tyg przedświątecznym nie uzyskano za wyjątkiem karpia, szczupaka i łososia.

Ceny w detalu kształtowały się w ciągu grudnia jak następuje: (Cena za 1 kg w zł.) karpie 1,50—2,50, liny 1,50—2,50, karasie 2,00—3,50, łososie 4,50—8,00, sandacze mrożone 2,30—3,00, na lodzie 2,70—3,50, jeziorne 3,50—4,00, szczupaki żywe 2,50—4,00, sielawy 1,50—3,00. leszcze 1,60—2,00, średnica 0,80—1,20, drobnica 0,40—0,60.

Berlin. Tutejszy rynek ryb słodkowodnych kształtował się w drugiej połowie grudnia pod znakiem świątecznego karpia, którego dowóz przez cały okres świąt włącznie do Nowego Roku wzrastał z dnia na dzień. Inne gatunki dostarczono w umiarkowanych ilościach, popyt na nie był średni. Ceny karpi trzymały się mocno poszukiwano przeważnie większych i średnich sztuk. Cena szczupaków, węgorzy i sandaczy była nieco mocniejsza, natomiast bardzo znacznie poprawiły się ceny ryb białych, które wykazywały w poprzednim okresie sprawozdawczym tendencję wybitnie zniżkową. Obroty świąteczne zawiodły oczekiwania kupców, gdyż były o połowę mniejsze od obrotów z roku ubiegłego, co świadczy o dalszem zubożeniu konsumenta i ogólnie ciężkiej sytuacji finansowej. Ceny za 50 kg świeżych ryb w lodzie w markach niem.: szczupaki niesortowane 30—55, duże 25—35, sandacze duże 40—50, węgorze 85—90, okonie niesortowane 20—40, duże 40—50, leszcze niesortowane 8—15, małe 5—6, płocie niesortowane 4—15, karpie 30—40.

Przetwory rybne.

Konserwy.

Zainteresowanie się konserwami rybnemi i śledziami oraz marynatami było duże przy jednoczesnem masowem rzucaniu konserw na rynek przez fabryki. Ceny tych przetworów rybnych nadal wykazują tendencję zniżkową, przyczyny której należy szukać nie w zmniejszonej konsumcji, lecz w niczem nieumotywowanej wewnętrznej konkurencji fabryk konserw rybnych. I tak, gdy jeszcze w październiku i listopadzie za ½ kg szprotów wędzonych w oliwie płacono w detalu 0.90—1.10, w grudniu można było nabyć za 0.80, a nawet 0.75. Byczki skumbrja, kilki, moskaliki i filety śledziowe utrzymały się prawie w danych cenach.

Przetwory rybne

Kazimierz Czerkawski.

Przenosimy się do Gdyni!

W szeregu artykułów moich, zawartych w „Rybie" Nr. 10, 11 i 12 z r. 1929, podałem przyczyny, dla których wobec istniejących podówczas warunków przemysł rybny nie mógł i nie chciał się przenieść do Gdyni.

Brak jakiejkolwiek polemiki w tej sprawie ze strony zainteresowanych czynników stwarzał pozory słuszności mego rozumowania. Jednak zmiana sytuacji na korzyść Gdyni, jaka dokonaną została na przestrzeni ostatniego trzechlecia, zmusza mnie obecnie do podjęcia polemiki z memi własnemi owczesnemi twierdzeniami i postawienia pod adresem polskiego przemysłu rybnego już bardzo aktualnego pytania:

D l a c z e g o n i e p r z e n o s i c i e s i ę d o G d y n i?

Czy pytanie to jest rzeczywiście aktualnem i czy opiera się ono na słusznych założeniach, a nie na paradoksalnem ujęciu materji, przekonamy się z zestawienia sytuacji w Gdyni z r. 1929 i bodajże z okresu ostatniego sezonu 1931/32.

Najważniejszemi argumentami mojemi przeciwko Gdyni w r. 1929. było stwierdzenie faktów, że nie było tu możności:

a) możliwie dużego zbytu towaru gotowego na miejscu produkcji i w jego okolicy;
b) nabywania surowca t. j. ryb, a zwłaszcza śledzi świeżych w dostatecznej ilości, w każdej porze sezonu produkcyjnego i w żądanym gatunku i jakości;
c) dogodnego połączenia kolejowego z innemi dzielnicami kraju, i
d) taniego sposobu przewozu towaru gotowego do miejsc zbytu, względnie przewozu surowców z miejsc dostawy.

Z wyjątkiem argumentu przytoczonego na pierwszem miejscu, pozostałe trzy stały się dziś albo zupełnie nieaktualne, albo też nie stanowią one już takich przeszkód, dla których stworzenie fabryki konserw w Gdyni miałoby być połączone ze specjalnemi trudnościami. Zresztą i pod względem zbytu towaru na miejscu zaszły duże zmiany. Rozważymy w szeregu artykułów te zagadnienia.

1. Zbyt produktów rybnych na wybrzeżu.

Jako miasto powiatowe o łącznej ilości około 35.000 mieszkańców nie stanowi jeszcze Gdynia, ani też tem mniej jej okolica dogodnego i pojemnego rynku zbytu na konserwy rybne i ryby wędzone, jakkolwiek zbyt ten nawet w Gdyni z każdym rokiem poważnie się zwiększa, a osiąga wysoki wprost poziom właśnie w czasie przymusowego próżniactwa fabryk, t. j. w lecie, kiedy położone wewnątrz kraju fabryki konserw i wędzarnie z braku możliwości produkcyjnych zmuszone są unieruchomić swe warsztaty. Prawie codziennie przybywają wtedy do Gdyni liczne wycieczki, nieraz po kilka tysięcy osób, które łącznie z letnikami i kuracjuszami przebywającymi na wywczasach w Gdyni i w jej okolicy są bardzo wdzięcznymi nabywcami wszelkich rybnych darów naszego Bałtyku.

Że taki miejscowy zbyt nie może dać jeszcze fabryce poważnego i rentownego dochodu, to jest pewnem, nie ulega jednak wątpliwości, że każde chociażby czasowe tylko utrzymanie w ruchu przedsiębiorstwa w lecie zmniejsza koszta amortyzacji urządzeń, administracji i tem samem koszta produkcji w sezonie zimowym i dlatego bagatelizowanem być nie może. Zresztą istnieją jeszcze inne możliwości produkcji letniej, ale o tem później. Zbyt zatem fabryki konserw czy wędzarni z Gdyni musiałby także i teraz kierowanym być do dalszych dzielnic kraju.

2. Dostawa surowca do fabryk.

Jeśli natomiast zajmiemy się zkolei możliwością dostatecznej dostawy surowca dla fabryki konserw rybnych w Gdyni, to możliwości takie istnieją potrójne, a to:

1. z dostaw miejscowego rybactwa morskiego;
2. z dostaw rynku niemieckiego przez granicę lądową, i

3. z dostaw zagranicznych drogą morską.

Jeden rzut oka na wykresy statystyczne za lata ubiegłe musi nawet najbardziej zagorzałego pesymistę przekonać, że dzięki zastosowaniu nowych metod w rybactwie morskiem (nap. połowy włokiem szprotów), wydajność naszych połowów morskich wzrosła w niektórych gatunkach kilkakrotnie, a sam połów chociażby szprota osiągnał w sezonie ostatnim t. j. 1931/32. poziom równający się prawie importowi śledzia świeżego. Podczas kiedy w r. 1930 całoroczny połów szprotów wyniósł zaledwie 1.271 tysięcy kg., to za okres połowu zimowego od 1 stycznia do 30 kwietnia 1932 złowiono już 4.120 tysięcy kg. szprota, a więc więcej od faktycznego importu śledzia norweskiego dla celów przetwórczych w tym samym czasie, który to przywóz wyniósł niespełna 3.900 kg. W braku możności przetworu tej olbrzymiej ilości polskiego szprota w Gdyni, około 80% tego połowu sprzedano do Gdańska, skąd po uwędzeniu gotowy już towar powrócił zpowrotem do Polski.

Nie muszę chyba specjalnie tu podkreślać, że tego rodzaju obrót uszlachetniający pomiędzy Polską i Gdańskiem jest dla naszego kraju raczej szkodliwy, aniżeli korzystny, zwłaszcza kiedy w Polsce tysiące rąk czekają jakiegokolwiek zatrudnienia i możności egzystencji. Niestety tylko brak możności zbytu tak obfitych darów morza na miejscu zmusza naszych rybaków do sprzedaży złowionych ryb na rynku obcym, bardzo często za cenę niepokrywającą kosztów własnych rybaka, jak ropa zużyta jako materjał pędny kutrów, sieci i t. p.

Idąc dalej, stwierdzić musimy bez zastrzeżeń, że niema absolutnie żadnych już trudności w otrzymaniu drogą lądową potrzebnych ilości surowca, a zwłaszcza niezbędnego śledzia świeżego z rynków niemieckich w Altonie-Hamburgu, Cuxhaven i Wesermuende i to w każdej porze roku, w każdej żądanej ilości i jakości. Śmiem zaryzykować nawet twierdzenie, że dzięki niemieckiej polityce, zmierzającej do podtrzymania gdańskiej produkcji śledziowo-przetwórczej w walce konkurencyjnej z przemysłem osiadłym n. p. na G. Śląsku, Gdynia ma możność otrzymania surowca drogą kolejową korzystniej, t. j. taniej i nie później jak n. p. Katowice czy Król. Huta, a już z pewnością rychlej i taniej, jak takie fabryki w Dziedzicach, Krakowie, czy Przemyślu.

Jeśli idzie o odległość i połączenie kolejowe z niemieckiemi rynkami dostawy śledzia, a zwłaszcza z Hamburgiem-Altoną, posiada tak Gdańsk jak i Gdynia bardzo dobre połączenie przez Szczecin, a odległość taryfowa i faktyczna między Gdynią — Gdańskiem i Hamburgiem nie jest większą od tejże między Hamburgiem a granicą R. P. pod Chorzowem czy Lesznem lub Zbąszyniem. Tem samem mamy pewność, że transport śledzi do Gdyni z Hamburga — Altony, czy innych miejsc dostawy w Niemczech nie będzie ani droższy, ani też nie potrwa dłużej, aniżeli np. do Katowic, a więc odpada tak ryzyko zepsucia się towaru w czasie transportu koleją, jak i ryzyko ewentualnego droższego kosztu przewozu.

Powiedziałem jednak poprzednio, że transport taki będzie dla Gdyni korzystniejszy,

czyli tańszy, a na dowód tego przytoczę fakt, że dzięki wspomnianej polityce zarządu kolei niemieckich koszt transportu śledzi świeżych do Gdyni będzie tańszym o około 25%, jeśli przesyłki będą adresowane do Gdańska, a stamtąd następnie reekspedjowane do Gdyni. Dla Gdańska bowiem obowiązuje ulgowa stawka przewozowa, zawarta w taryfie S. D. 5. (See-Durchfuhr-Tarif Nr. 5.), a obowiązująca od 1. 1. 1931 w ten sposób, że n. p. w klasie 5-tej ulga na Gdańsk wynosi około 27% normalnej stawki przewozowej dla innych stacyj kolejowych. Tyle o przewozie drogą lądową.

Niemniej korzystnie przedstawia się sprawa przy dostawie śledzi drogą morską. Od lat kilku zostaje śledź norweski dla celów przemysłowych importowany wprost bez pośrednictwa portów i handlu niemieckiego do Polski drogą morską. Import ten będzie zapewne także i w przyszłości utrzymany przez interesentów norweskich z dwu ważnych przyczyn: po pierwsze norweskie firmy rybackie, importując śledzia świeżego wprost do Polski bez pośrednika, jakim jest Hamburg — Altona, mają możność otrzymać na rynku polskim ceny odpowiednio wyższe od cen płaconych przez importerów niemieckich u wybrzeży norweskich; po drugie zaś niemieckie firmy śledziowe, zakupując śledzie w Norwegji, przywożą je na własnych statkach, podczas kiedy Norwegja jest w tem mocno zainteresowaną, żeby zatrudnić przy eksporcie śledzia na rynki obce przedewszystkiem własną żeglugę morską.

Dla nas w Polsce fakt podtrzymania importu śledzi norweskich w drodze bezpośredniej jest również ważnym z dwu powodów, gdyż przedewszystkiem otrzymujemy łatwo psujący się towar o 3 — 4 dni wcześniej. Podczas kiedy przy kupnie w Hamburgu — Altonie śledzie norweskie najpierw muszą przebyć drogę morską Norwegja — Niemcy, co z naładunkiem i wyładunkiem trwa około 4 dni, a potem pozostaje jeszcze dalszych 2 dni przewozu drogą lądową, to przy bezpośrednim imporcie z Norwegji do Gdyni zaoszczędzamy czas przewozu do Niemiec i potrzebujemy tylko 2 dni na przewóz morski n. p. z Bergen do Gdyni. Jak taki niepotrzebnie przedłużony transport śledzi świeżych odbija się na świeżości samego towaru i wysokości konsumcji, o tem wspomnę jeszcze później.

Także jeśli idzie o przewóz śledzi innych, n. p. z połowu niemieckiego czy angielskiego, to i tutaj Gdynia ma możność rychlejszego i tańszego otrzymania surowca. Nie mówiąc już o możności zorganizowania wspólnych ładunków dla kilku czy kilkunastu fabryk, co stanowczo wyniosłoby jeszcze taniej, Gdynia posiada już dziś bardzo dogodne połączenia drogą morską z Hamburgiem i z Anglją (np. z Hull). Przewóz morzem z Hamburga trwa tak samo jak i koleją 2 doby, a koszt przewozu jednej tony morzem na normalnych statkach towarowych wynosi 20 marek niemieckich, podczas kiedy przewóz koleją kosztuje prawie 35 marek niemieckich za 1.000 kg. Jeśli jeszcze wspomnę, że pomiędzy Hamburgiem a Gdynią i Gdańskiem kursują 4 statki towarowe w tygodniu (po 2 na każdy z tych portów), to argument o nieregularnej dostawie surowca staje się stanowczo bezprzedmiotowy.

Kronika

Połowy ryb morskich w grudniu.

Pogoda naogół sprzyjała rybakom i większych przeszkód w uprawianiu rybołówstwa nie było — nie wyjeżdżano na połowy jedynie w święta. Rybołówstwo grudniowe, podobnie jak w listopadzie, opierało się głównie na połowach s z p r o t ó w, których zdobycz w sprawozdawczym miesiącu wzrosła o 247 ton Główne połowy szprotów odbywały się w zatoce gdańskiej od cypla helskiego aż po Schivenhorst i Kahlberg. Zdobycz bywała dość nieregularna. Na większe ławice nie natrafiono i kutry przywoziły przeciętnie po kilkanaście centnarów. W ciągu miesiąca zaledwie w kilku wypadkach poszczególne kutry łowiły powyżej 30 centnarów. Ogólnie biorąc rybacy helscy osiągali lepsze rezultaty przy połowach szprota. Z Gdyni na rybołówstwo szprotowe wyrusza tylko 8 — 10 większych kutrów, gdyż na połowy trzeba wyjeżdżać dosyć daleko — co wytwarza trudności dla kutrów mniejszych. W obwodzie helskim rozpoczęto próby połowu szprotów włokami w porze nocnej, które dawały niekiedy lepsze rezultaty aniżeli dzienne.

Poza szprotami łowiono nieźle w ą t ł u s z e, których zdobycz w ostatnich miesiącach bywała wcale nie-zła, stanowiąc jedyne źródło dochodu dla rybaków z niektórych miejscowości na pełnem morzu naprz. Karwi. Główne połowy wątłuszy odbywały się w zatoce włokami, poza tem nieźle łowiono na haczyki i w sieci za-

stawne na otwartem morzu wzdłuż wybrzeża od Kuźnicy do Karwi.

Połowu ł o s o s i prawie że nie było. Z Helu wystawia takle zaledwie 2 kutry, które przywożą co drugi dzień po 3 — 5 sztuk łososi. W ciągu grudnia złowiono zaledwie 44 sztuk łososi. Również słabo łowiono mielnice.

Połowy grudniowe według gatunków i obwodów w porównaniu z grudniem 1931 przedstawia poniższa tabelka:

Gatunki	Ilość w kg		Wartość w zł	
	grudzień 1932	grudzień 1931	grudzień 1932	grudzień 1931
Szproty	858.000	766.050	68 640	76 600
Płastugi	11 620	23 650	7.050	13 420
Śledzie	15 250	19.260	10.150	10 900
Wątłusze	66.700	46.200	20.010	27 720
Łososie	1 580	7.320	4.150	31 3 0
Węgorze	3.600	3.44	5 700	5 170
Słodkowodne	1.620	1.00	1.850	1.320
Inne	830	500	1 520	1.550
Razem	959.200	867.420	119 130	167.980

Obwody wsi od do	Ilość w kg.		Wartość w zł	
	grudzień 1932	grudzień 1931	grudzień 19 2	grudzień 1391
1 Hel	621.300	606 070	56.710	92.940
2 Gdynia—Orłowo	223 300	138.970	28.960	35 440
3. Jastarnia—W. Wieś	73.600	104.450	13 730	19 430
4. Chłapowo—Dąbek	25.500	3 370	7.740	2.040
5. Obłuże—Swarzewo	15 500	14.560	11 990	11.130
Razem	959.200	867 420	119.130	167.980

Grudniowa zdobycz ś l e d z i wypadła bardzo słabo. Łowiono je dopiero w drugiej połowie m-ca włokami łącznie ze szprotami. Inne gatunki ryb nie poławiano w drobnych ilościach.

„Słuszna kara"

Gdy się przypadkiem zobaczy świeże ryby morskie w handlu w stolicy, albo w dużych miastach, cena ich nie ustępuje pierwszorzędnym gatunkom mięsa. Rzecz dziwna przytem: zwykły pomuchel zmienia się w „morskiego łososia", śledziki w „augustowskie sielawy"; o ile zaś sporządzi się jakieś marynaty — to z dorsza powstanie prawdziwy „sandacz", z okonia zaś „skumbrja" itp.

Te cudowne przemiany podpatrzył niżej podpisany i postanowił przed paru laty zrobić na tem „interes". Wyczekałem świąt Bożego Narodzenia, zakupiłem większy transport dorsza, uzyskałem zewsząd zamówienia i w ciągu paru dni z mniejszemi lub większemi trudnościami rozsprzedałem rybę. Interes wypadł wcale nie „kokosowy", ale na to niepowodzenie moje częściowo się złożył brak doświadczenia, częściowo zaś pech. Po pierwsze ryby zamówione u naszych rybaków raptem przestały się poławiać i trzeba było sprowadzać je z Danji, skąd nadeszły zbyt późno i trzeba było już dla pośpiechu rozwozić rybę autem ciężarowem. Po drugie ryby wysłane koleją do dalszych punktów doszły do miejsc przeznaczenia po 3 — 4 dniach! Akurat odwilż: ryba się zepsuła i musiała być zniszczona. Gorzko mi wyrzekała rodzina, żem zmarnował swój urlop i drobne oszczędności na taki podły interes. Pocieszałem się wówczas tem, że zdobyłem dokładniejsze pojęcie „o rozpiętości cen w handlu rybnym".

Gdzież tu właściwie dowcip? — pyta mnie Redaktor i odsyła do Dyrekcji Kolejowej. Właśnie dowcip polega na tem, że mniej więcej w rok po tej operacji w okresie świątecznym dostałem z Urzędu Skarbowego nakaz płatniczy (z terminem 7 dniowym na sumę 1875 zł. 68 gr. — słownie jeden tysiąc osiemset siedemdziesiąt pięć zł. i 68 gr.) pod rygorem „bezwzględnego wdrożenia kroków egzekucyjnych i przewiezienia zajętych ruchomości do składów Urzędu Skarbowego na koszt Pana celem sprzedaży z licytacji".

A Redaktor mi na to wszystko mówi „że to jest słuszna kara za to, że byłem małodusznym i zrezygnowałem z handlu świeżą rybą po pierwszem doświadczeniu zamiast tego, żeby ciągłym wysiłkiem zdobyć taki dochód, jaki mi został przez Urząd Skarbowy obliczony".

No i zmienił mój tytuł „Kokosowy interes" na „Słuszna Kara".

FR. POULSEN.

S P I S N O T A T E K

PRENUMERATA: z przesyłką pocztową rocznie 10 zł, półrocznie 5 zł. — Numer pojedyńczy 1 zł (bez przesyłki).
CENY OGŁOSZEŃ: zł 150 za stronę, zł 75 za 1/2 strony, zł 45 za 1/4 strony, zł 15 za 1/16 strony.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: Gdynia, ul. Nadbrzeżna — dom M.U.R. Konto PKO. Poznań Nr. 211571

WYDAWCA: MORSKI INSTYTUT RYBACKI. REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: WANDA KWIECIŃSKA
DRUKIEM: POMORSKIEJ DRUKARNI ROLNICZEJ S. A. W TORUNIU